EXTRAIT

INTRODUCTION

Je pilotais un Boeing 737 et abordais la descente vers l'aéroport international de Tokyo Narita quand le moteur gauche prit feu. Nous étions à sept mille pieds, la piste se présentait droit devant nous et les gratte-ciel scintillaient au loin. En quelques secondes, les alarmes sonores retentirent dans le cockpit, m'avertissant de multiples défaillances des systèmes. Des lumières rouges clignotaient un peu partout. Je tentai de contenir ma panique en me concentrant sur la liste automatisée de vérifications incendie moteur, qui m'indiquait de fermer l'arrivée de carburant et l'alimentation électrique dans les zones touchées. Puis l'avion entama un virage abrupt sur l'aile. Le ciel crépusculaire bascula sur le côté. Je m'efforçai de redresser l'avion.

Impossible. L'avion ne répondait plus aux commandes. Il tangua d'un côté, je tentai de le ramener vers le centre, puis il tangua de l'autre. J'avais l'impression d'être en lutte avec l'atmosphère. Soudain, je ressentis les secousses dues à un décrochage : l'air passait trop lentement sur les ailes. La carcasse de métal commença à hurler et gémir, et l'acier en train de céder aux contraintes physiques à résonner de façon horrible. Si je ne parvenais pas à trouver sur-le-champ un moyen d'augmenter la vitesse, l'avion céderait rapidement à la gravité et ce serait le plongeon vers la ville qui se trouvait en dessous.

Je ne savais que faire. Si je mettais les gaz, j'arriverais à reprendre de l'altitude et de la vitesse, et je pourrais alors tourner en rond au-dessus de la piste en essayant de stabiliser l'avion. Mais le moteur qui me restait réussirait-il à lui tout seul l'ascension ? Ou échouerait-il sous l'effet de la tension ?

L'autre option consistait à accentuer ma descente dans une tentative désespérée pour prendre de la vitesse ; je simulerais un piqué pour éviter à l'avion un piqué réel. L'impulsion vers le bas me permettrait peut-être de prévenir un décrochage et de manœuvrer l'avion. Ou alors, bien sûr, le fait d'accélérer pourrait mener plus vite à la catastrophe. Si je ne récupérais pas le contrôle de l'avion, celui-ci serait alors entraîné dans une spirale de la mort, selon l'expression des pilotes. La force G deviendrait si intense que l'avion se désintégrerait avant même de heurter le sol.

C'était un moment d'indécision atroce. Une sueur nerveuse me piquait les yeux. Mes mains tremblaient de peur. Je sentais le sang battre à mes tempes. J'essayais de penser, mais il n'y avait pas le temps pour ça. Le décrochage s'aggravait. Si je n'agissais pas à l'instant même, l'avion tomberait.

C'est alors que je pris ma décision : je sauverais l'avion en l'entraînant vers le bas. J'inclinai le manche vers l'avant et priai pour que l'avion prît de la vitesse. Je réussis, mais le problème, c'est que j'allais droit sur une banlieue de Tokyo. Alors que l'aiguille de mon altimètre descendait vers le zéro, la vitesse acquise produisit l'effet escompté et me permit de reprendre les commandes. Pour la première fois depuis que le moteur avait pris feu, j'étais en mesure de maintenir l'avion sur sa trajectoire. Je continuais quand même à tomber comme une pierre, mais au moins je pilotais en ligne droite. J'attendis que l'avion chute au-dessous de deux mille pieds pour ramener le manche vers moi et poussai la manette des gaz. Le trajet fut chaotique, mais je gardai le cap dans la descente. J'abaissai le train d'atterrissage et m'employai à garder le contrôle de l'avion, en m'assurant que les feux de la piste se trouvaient bien au centre du pare-brise. Mon copilote m'indiquait l'altitude : « Cent pieds ! Cinquante ! Vingt ! » Juste avant de toucher le sol, je priai pour que l'avion restât au centre et guettaï le contact rassurant de la terre ferme et son effet

ralentisseur. L'atterrissage fut plutôt moche – je dus freiner à mort et fis une embardée à une vitesse folle – mais nous étions sains et saufs.

C'est au moment seulement où l'avion fut garé à la porte de l'aéroport que je remarquai les pixels. J'avais, tout ce temps, fixé un écran de télévision panoramique, et non pas regardé à travers la fenêtre d'un cockpit. La mosaïque du paysage au-dessous n'était que le produit d'une imagerie satellite. Même si mes mains tremblaient encore, aucune vie humaine n'avait vraiment couru de risque, aucun passager ne se trouvait en cabine. Le Boeing 737 n'était qu'une réalité artificielle générée par un simulateur de vol CAE Tropos 5000 d'une valeur de seize millions de dollars situé au fond d'un vaste hangar industriel en dehors de Montréal. Mon instructeur de vol avait appuyé sur un bouton et déclenché l'incendie du moteur. (Il m'avait également compliqué la vie en ajoutant quelques vents de travers violents.) Mais le vol avait paru réel. À la fin du trajet, mes veines débordaient d'adrénaline. Une partie de mon cerveau demeurait convaincu que j'avais failli m'écraser sur la ville de Tokyo.

L'avantage d'un simulateur de vol est qu'il vous permet d'observer de près vos décisions. Avais-je eu raison de poursuivre la descente ? Ou aurais-je dû tenter de reprendre de l'altitude ? L'atterrissage se serait-il alors déroulé plus en douceur, avec moins de risques ? Je voulais le savoir, c'est pourquoi je demandai à l'instructeur si je pouvais revivre le même scénario et tenter à nouveau un atterrissage avec un moteur en moins. Il appuya sur quelques boutons et, avant d'avoir pu retrouver un rythme cardiaque normal, j'étais revenu dans le 737 sur la piste. J'entendis la voix du contrôle du trafic aérien crépiter à la radio, me donnant l'autorisation de décoller. Je poussai la manette des gaz et filai sur le tarmac. Tout alla de plus en plus vite jusqu'à ce que l'aérodynamique prenne le relais et je me retrouvai plongé dans le calme du ciel bleu crépusculaire.

Nous grimpâmes à dix mille pieds. Je commençais à peine à savourer la vue paisible de la baie de Tokyo quand le contrôle du trafic aérien me dit de me préparer à l'atterrissage. Le scénario se répéta comme une scène de film d'horreur déjà vue. Je vis les mêmes gratte-ciel au loin et traversai les mêmes nuages bas. Je suivis la même route au-dessus des mêmes banlieues. Je descendis à neuf mille pieds, puis huit, puis sept. Et c'est là que l'événement se produisit : des flammes jaillirent du moteur gauche. À nouveau, je luttai pour stabiliser l'avion. À nouveau, je sentis les secousses me prévenant d'un décrochage. Mais cette fois-ci, je pris la direction des cieux. Je mis les gaz, inclinai l'avion vers le haut et observai soigneusement l'affichage des indications du seul moteur qui me restait. Je compris très vite que je ne pouvais pas prendre de l'altitude. Le moteur n'était tout simplement pas assez puissant. La secousse se propagea dans toute la structure de l'avion. J'entendis le bruit angoissant des ailes m'indiquant que l'avion perdait de la portance, un faible vrombissement résonnant progressivement dans tout le cockpit. L'avion piqua vers la gauche. Une calme voix féminine décrivit la catastrophe, m'expliquant ce que je savais déjà : j'étais en train de tomber. La dernière chose que je vis fut le clignotement des lumières de la ville, juste au-dessous de l'horizon. L'écran se figea quand je heurtai le sol.

En fin de compte, entre mes deux expériences – faire atterrir l'avion en un seul morceau et mourir dans un terrible accident –, la différence tenait à une seule décision prise dans les instants de panique suivant l'incendie du moteur. Tout était arrivé si vite, et je ne pouvais m'empêcher de penser aux vies qui auraient été mises en péril s'il s'était agi d'un vol réel. Une décision avait abouti à un atterrissage sans encombre, l'autre à un décrochage fatal.

Ce livre traite de notre manière de prendre des décisions. Il explique ce qui s'est passé dans mon cerveau après l'incendie du moteur, la façon dont l'esprit humain – l'objet le plus complexe de l'univers connu – choisit d'agir. Il évoque des pilotes d'avion, des directeurs de chaînes télévisées, des joueurs de poker, des investisseurs professionnels, des tueurs en série et décrit leurs prises de décision au quotidien. Du point de vue du cerveau, la ligne est très ténue entre une bonne décision et une mauvaise, entre tenter de descendre et essayer de prendre de l'altitude. Ce livre porte précisément sur cette ligne.